

## Economie | Port de Bordeaux : la première étape du "renouveau"



Après des performances peu glorieuses en 2018 sur le transport de marchandises et l'arrêt des escales de l'armateur MSC à Bordeaux, la médiation terminée et l'arrivée en mars dernier d'un nouveau directeur, le climat semble s'apaiser et la direction tourner le regard vers l'avenir du côté du port de Bordeaux. Ce lundi, la direction a signé avec plusieurs collectivités un nouveau contrat de partenariat pour la période 2019-2020. Il fixe d'ambitieux objectifs de développement, notamment celui de nouveaux trafics et coopérations entre les différents ports régionaux. Premiers retours sur ce nouveau cap.

La façade atlantique, et les ports qui la composent, semblent vouloir reprendre un peu de couleurs. Ce mardi, la préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, Fabienne Buccio, a présidé le "conseil maritime de la façade Sud-Atlantique" qui a donné à "une large majorité" un avis favorable au projet de stratégie de façade maritime, premier volet de son [Document Stratégique de Façade](#). Dans une note, la préfecture précise qu'une fois identifiés les atouts (pêche maritime, conchyliculture, activités portuaires, industrie nautique, tourisme, sports de glisse, etc) et les faiblesses (recul du trait de côte) du littoral, la stratégie "fixe des objectifs ambitieux sur le plan économique, social et environnemental". Ce document donnera lieu à une consultation du grand public et des collectivités avant un premier bilan en juin et une adoption prévue pour septembre, avant l'adoption d'un plan d'action en 2020 et un dispositif de suivi en 2020. L'heure est donc au nouveau cap. C'est justement ce virage que semble avoir pris le port de Bordeaux. Ce lundi, il a signé aux côtés de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Conseil Départemental de Gironde et de Bordeaux Métropole un "contrat de partenariats et de projets" définissant une coopération sur 2019 et 2020, le tout après une période récente compliquée, à la fois en termes de bilan économique que de situation du personnel affilié au port.

### Stratégie du "ruissellement"

Arrivé en mars, le nouveau directeur du port maritime de Bordeaux, Jean-Frédéric Laurent, l'a répété à plusieurs reprises depuis sa prise de fonction : une stratégie est en cours de réflexion et l'occasion de discussions multiples avec les collectivités depuis plusieurs semaines pour éviter l'avarie. "Ce document, qui sera valable deux ans, va permettre au port, à Bordeaux et aux territoires, avec la collaboration de la Chambre de commerce et d'industrie et l'Union Maritime et Portuaire, de mettre en place une orientation stratégique partagée. Nous allons également

mettre en place des groupes de travail spécialisés qui vont travailler sur les aspects logistiques, commerciaux, environnementaux", a notamment précisé le directeur dans une [récente interview](#) . Les collectivités locales semblent avoir saisi les enjeux stratégiques du port : après un [premier coup](#) symbolique autour du tourisme fluvial de la part de plusieurs maires de Gironde, c'est donc autour de la région, du département et de la métropole de se pencher sur le futur "nouveau né".

Non sans vouloir verdir les contours, à entendre le président de la région Nouvelle-Aquitaine, Alain Rousset. "Nous aurons peut-être avec l'État à reprendre les comparaisons de réussite qui peuvent exister sur la Seine des ports d'Europe du Nord, dont certains sont aussi des ports d'estuaire. Cette réflexion autour du port de Bordeaux suppose d'intégrer les contraintes liées au dragage. Il faut peut-être que nous nous réinterrogeons sur ce que le dragage peut être. Il serait dommage d'abandonner toute idée sur le Verdon. Par contre, je pense qu'il faut faire une croix sur les transports par voie ferrée et par la route. Est-ce qu'il ne faut pas nous-même inventer un système de barge par propulsion électrique qui pourrait ramener du matériel sur l'agglomération ? On a intérêt à réfléchir très précisément au développement durable. Je crois beaucoup au trafic maritime, c'est 80% du trafic de marchandises dans le Monde. 50% en provenance d'Espagne sur les flux Nord-Sud. Les enjeux régionaux sont considérables. Il faudra peut-être aussi regarder la situation des ports de manière chirurgicale : quid, demain, du port de Pauillac, [de Grattequina](#) ? quid du potentiel de rechargement, avec en mire la [reconversion de Ford](#), les viticulteurs de Bordeaux et de Cognac ? Les deux principaux trafics du port de Bordeaux aujourd'hui, qui sont les céréales et les produits pétroliers, sont dans des phases descendantes, qu'on le veuille ou pas". Le ralentissement de l'activité portuaire de Bordeaux est un fait indéniable : il est passé de neuf millions de tonnes il y a dix ans à sept millions en 2018 en termes de trafic de marchandises.

## Six axes, dix-sept actions

Mais que peut-on donc trouver dans ce contrat ? Comme souvent, pas mal de promesses. Il se décline en six objectifs : "accélérer le développement économique et industriel, prioriser et accompagner la réalisation des infrastructures nécessaires au développement d'une logistique et de mobilité durables et performantes, définir une stratégie d'aménagement urbain cohérente sur les fonciers portuaires et limitrophes, et favoriser une insertion environnementale de ses activités, poursuivre le développement des activités fluviomaritimes : escales et croisières, transport de voyageurs et transport de marchandises, participer à la création d'une dynamique commerciale et de promotion des territoires et du port pour un rayonnement régional, national et international et enfin développer les relations villes-port au travers de projets permettant une réappropriation du port et du fleuve par les populations". Vous nous direz : c'est vaste. C'est qu'à partir de ces objectifs prioritaires, l'accord donne aussi les premiers indices d'une série d'actions "structurantes", dix-sept en tout.

Pour l'essentiel, elles parlent de la création d'un "schéma directeur d'aménagement foncier" (ce dernier étant, surtout dans une métropole en expansion comme Bordeaux, un enjeu stratégique majeur et le foncier disponible au sein du port regardé avec un intérêt toujours plus vif), d'une meilleure structuration de l'activité "conteneurs", d'un accompagnement des entreprises (dans des domaines aussi variés que les industries de la chimie, du bois, du vin ou de l'aéronautique, le tourisme ou encore les énergies vertes), d'une amélioration des infrastructures "dans un objectif de multi-modalité" (liaison entre Le Verdon et Bruges, développement de Grattequina ou de la ligne ferroviaire du bec d'Ambès, nouvelle plateforme de services routiers à Bassens), la création d'un terminal de croisière à Pauillac ou encore la création d'un "port center" destiné à communiquer sur les activités d'une infrastructure à laquelle le grand public est moins sensibilisé qu'il y a trente ou quarante ans. Avec tout ça, on en oublierait presque les rumeurs de régionalisation du port de Bordeaux, un temps évoquée. En guise de rappel, Alain Rousset a affirmé que "la Nouvelle-Aquitaine était toujours candidate à une régionalisation, avec une gouvernance plus partagée et plus tournée vers le développement industriel". L'intention est donc là et le consensus clair, les prochains mois auront à charge de confirmer ces bonnes intentions.



Romain Béteille

*Crédit Photo : RB*

*Publié sur [aqui.fr](#) le 28/05/2019*

*[Url de cet article](#)*